

## FEM QUE PASSI

## Barcelona, 'clever city'

**Andreu Casadella**  
Ciudad de México



La inteligencia suele medirse como la capacidad para adaptarse al entorno y a los interrogantes que este plantea. El concepto de la *smart city* (ciudad inteligente) surge, precisamente, de esta necesidad para detectar y ofrecer soluciones a las personas que viven y circulan por ellas. La buena organización de las ciudades nos ayuda a evitar tiempos de espera, mejorar la eficiencia y evitar, en definitiva, que nos desesperemos.

Aunque nació en Barcelona, actualmente vivo en la Ciudad de México, donde es muy complicado hablar de ciudad inteligente debido, en parte, a sus

25 millones de habitantes. Aunque se están implantando diversas iniciativas para mejorar –como el fomento del uso de la bicicleta–, es la ciudad con más tráfico del mundo, con un incremento del 60% en los tiempos de traslado como media, que puede doblarse en horas punta. Esto provoca que la mayoría de ciudadanos pasen más de dos horas al día moviéndose hasta su lugar de trabajo.

Barcelona y otras ciudades europeas están haciendo verdaderos esfuerzos para implementar el concepto *smart city*, centrándose en la implementación de infraestructuras de conexión rápidas y permitiendo así la comunicación y participación de los ciudadanos en las cuestiones que afectan a la urbe.

En Barcelona es destacable la mejoría de la gestión de residuos eficientes, zonas verdes y planeación urbana para, de esta forma, propiciar un crecimiento sostenible.

Es importante recalcar también que en los últimos cinco años se ha avanzado en el área de reciclaje, aunque siguen fal-

### La ciudad tiene un transporte fluido, pero está pendiente de mejorar la red de metro

tando zonas verdes en la ciudad. También la movilidad (transporte público, infraestructura tecnológica para tener conectividad entre vehícu-

los, bicicletas, autobuses, semáforos, estacionamientos, etcétera) es un aspecto fundamental en una *smart city*.

Barcelona –una de las ciudades con más motos por habitante a nivel mundial– tiene un transporte fluido, aunque tiene pendiente la mejora de la red de metro, que todavía no llega a todas las áreas de la ciudad y del área metropolitana.

A pesar de que la ciudad ha mejorado mucho, tanto en transporte público como en los hábitos de los ciudadanos (uso de la bicicleta), el tiempo medio de transporte aun es de un 29 por ciento más del que sería sin tráfico.

La ciudad del futuro se basa en la fluidez y sustentabilidad, que se logrará gracias a la conectividad y al internet de las cosas (IoT), que permite tomar decisiones autónomas de vehículos, semáforos, etcétera. En un escenario perfecto, los vehículos apenas se pararán y

circularán a unos 30 km/h en flujo casi continuo gracias a que estarán autoconectados. Los estacionamientos inteligentes y aplicaciones para encontrar parking evitarán dar vueltas y vueltas a las manzanas y el *car sharing*, *bici sharing* y otras dinámicas de la economía colaborativa ya están ayudando en que haya menos congestiones de tráfico.

Barcelona, con la celebración, esta semana, del Smart City Expo World Congress, se posiciona de forma privilegiada para ser una cita mundial de la *smart* pero para ello tendrá que ser una ciudad aún más inteligente.

[www.barcelonaglobal.org](http://www.barcelonaglobal.org)



# Tossa se debate entre tener la costa virgen o un puerto

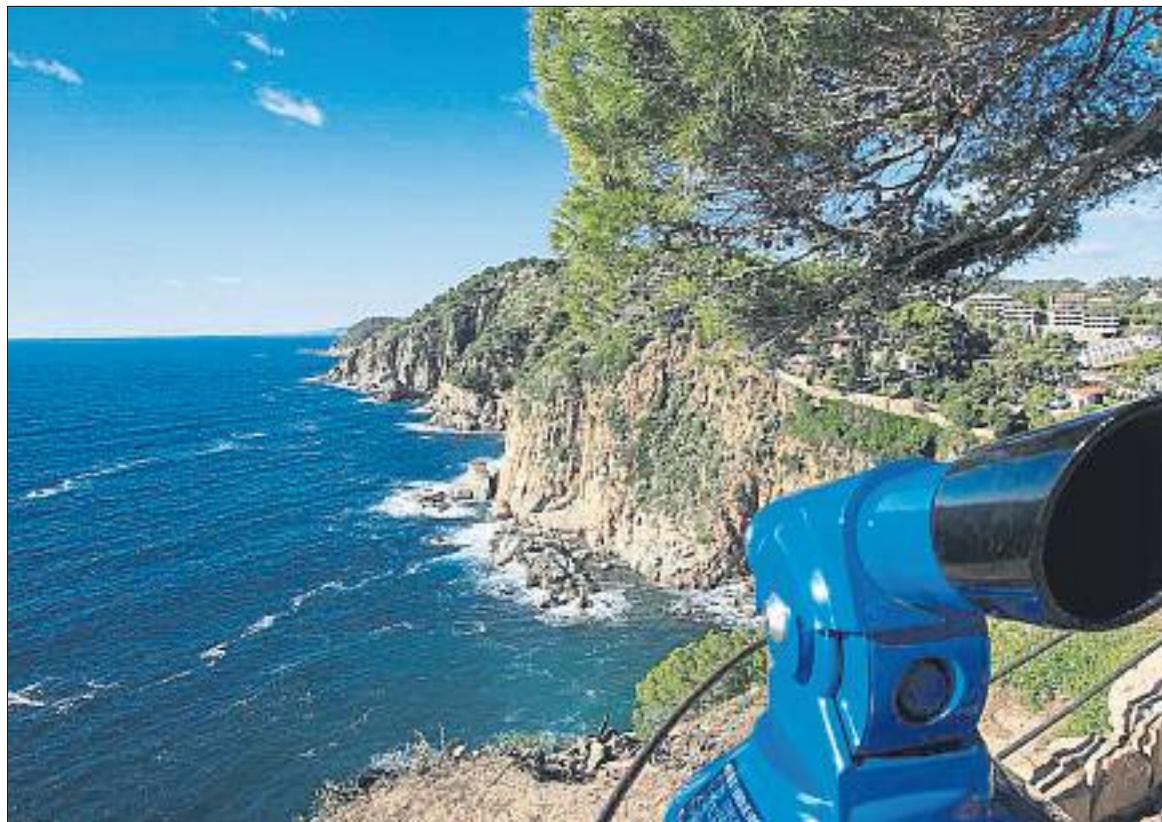
Los promotores prevén la construcción de un puerto con 453 amarres, un hotel de cinco estrellas y cuatro chalets de lujo

**SÍLVIA OLLER**  
Tossa de Mar

Tossa de Mar decidirá el próximo domingo en una consulta popular si quiere o no un puerto deportivo y pesquero en el municipio. La idea ha dividido a la población, entre los que lo ven como una oportunidad para el turismo y la economía y los que lo consideran un “atentado ambiental” al pretender construir en una zona aún virgen, detrás de la playa de Es Codolar.

Según el proyecto de los promotores, el equipamiento contaría con tres dársenas y 453 amarres de los que al menos una docena serían para embarcaciones de lujo de entre 60 y 100 metros de eslora. La infraestructura, que implicaría la construcción de un túnel que conectaría la red viaria de Tossa con el puerto, iría acompañada de comercios, restaurantes, gasolineras e incluso una discoteca. El proyecto, que supondría una inversión de 138 millones de euros de capital privado, incluye también un hotel de cinco estrellas con más de un centenar de habitaciones de 60 m<sup>2</sup> cada una y cuatro chalets de 1.500 m<sup>2</sup> cerca del puerto.

Los promotores consideran que la Costa Brava tiene un déficit de amarres para embarcaciones de grandes esloras, una demanda que, aseguran, es “creciente”. Añaden que el puerto eliminaría las “más de 400 embarcaciones” que fondean en la bahía de Tossa y permitiría la



La zona donde se prevé construir el puerto tiene acantilados de hasta 90 metros de altura

creación de 500 puestos de trabajo directos y una treintena de comercios en el municipio. “Será un revulsivo para la Costa Brava, el impacto económico será bestial”, resalta Isidre Ventura, uno de sus promotores, quien asegura que el puerto no tendrá nada que envidiar al de Marina Ibiza o Cannes.

Sin embargo, la propuesta de construir un puerto de estas dimensiones en una zona libre de edificaciones ha provocado la oposición de los ecologistas y de otros sectores del municipio. La presidenta de la Associació Amics de Tossa, Eugènia Serrat, afirma de que, de hacerse realidad, “significaría el fin de la

Tossa que hoy en día conocemos” y lamenta el “gran impacto visual y paisajístico” que supondría esta infraestructura en una zona de acantilados de hasta 90 metros. “La Costa Brava es famosa por su paisaje; no podemos destruir un potencial de gran magnitud turística”, asegura.

Por su parte, la Associació de Naturalistes de Girona califica de “obsoleto”, “salvajada ambiental” e “inviable” el proyecto de puerto, que aunque no formaría parte de la zona protegida del Pla d’Espais d’Interès Natural del macizo de les Cadiretes, contradice, según dicen, el Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines y el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner.

Tampoco la propuesta tiene el visto bueno de CiU, el principal grupo a la oposición del Consistorio gobernado actualmente por Tossa

**“La Costa Brava es famosa por su paisaje, no podemos destruirlo”, afirman los Amics de Tossa**

Unida. Su portavoz, Imma Colom, cree que el puerto “será la excusa” para desarrollar urbanísticamente la zona. La alcaldesa, Gisela Saladich, lo niega y asegura que, de ganar en la consulta el sí, “sólo se construiría el puerto, el hotel y los cuatro chalets; nada más”. “Si no hay puerto, no habrá ni hotel ni chalets”, zanja Saladich, que quiere mantenerse “neutral” hasta la celebración del referéndum para no interferir en el voto de la población.

La Associació Professional d’Empresaris de l’Hostaleria discrepa de la necesidad de construir un nuevo hotel a pesar de que Tossa no cuenta con ningún establecimiento de cinco estrellas. “El pueblo tiene una oferta hotelera sobredimensionada”, asegura el presidente de la entidad, Francesc Zucchitello, que cifra en 21.000 las camas de uso turístico del municipio. Tampoco ven con buenos ojos la ubicación de bares y restaurantes dentro de la infraestructura portuaria. “Son servicios que ya prestamos en el pueblo”, afirma.●

## Más del 15% de participación

■ ¿Está de acuerdo con la iniciativa de modificar el Plan General de Ordenación Urbanística Municipal para posibilitar la futura construcción de un puerto, sus accesos, un hotel de cinco estrellas y cuatro viviendas en Tossa? Esta será la pregunta a la que se enfrentarán los ciudadanos que acudan a las urnas el próximo domingo, que elegirán tres posibles

respuestas: “Sí”, “no” y “me abstengo”. El censo potencial es de 4.853 personas (las empadronadas en el municipio antes del 30 de junio de este año y que hayan cumplido los 16 años el día de la consulta). Para que tenga validez, la participación deberá superar el 15% del censo y la opción mayoritaria deberá contar con más del 50% de votos emitidos.